

Mobiles Arbeiten im Zug. Räumliche Entgrenzungen von Arbeitsalltag und Bahnabteil

ANGELA POPPITZ

Dieser Beitrag befasst sich mit der Thematik der räumlichen Entgrenzung des arbeitsbedingten Bahnalltags. Im Blickpunkt dieser Betrachtungen aus arbeitssoziologischer Perspektive steht der Alltag von Pendlern und Dienstreisenden, die aus arbeitsbedingten Gründen mit der Bahn unterwegs sind. Hierbei wird der konkrete Alltag von Reisenden in den Blick genommen, die während der Bahnreise überwiegend mobiler Erwerbsarbeit nachgehen. Für diese Gruppe von arbeitsbedingten Bahnreisenden erweist sich mobiles Arbeiten zunehmend als gern genutztes Mittel, aber gleichzeitig auch Anforderung, Arbeit und Leben erfolgreich in Einklang zu bringen. Anhand zweier Fallbeispiele werden zwei räumliche Entgrenzungsmomente dargestellt, die sich aus mobilen Arbeitsarrangements ergeben. Mobiles Arbeiten geht entsprechend einher mit Tendenzen der Entgrenzung sowohl des Arbeitsplatzes als auch des Bahnabteils als Teilzeit-Lebens- und Arbeitsraum der Akteure im Zug.

Erwerbsarbeit als Motor des Bahnhfahrens

Räumliche Mobilität ist zunehmend ein integraler Bestandteil des Arbeitsalltags. »[I]f you are not travelling, you're often not working« – mit diesen Worten bringen Judith Doyle und Max Nathan (2002: 27) diese Entwicklung auf den Punkt. Ein wichtiger Aspekt beruflich bedingter Mobilität ist das Bahnhfahren. Arbeitsbedingtes Bahnhfahren bedeutet zunächst, dass eine bestimmte Zeit aufgrund der jeweiligen Erwerbsarbeitserfordernisse (Standort des Arbeitsplatzes bzw. Variabilität der Dienstorte) in der Bahn verbracht wird. Die Bahn wird somit zu einer Übergangszone zwischen unterschiedlichen von Erwerbsarbeit geprägten Orten.

Seit Beginn der Eisenbahn-Ära Anfang des 19. Jahrhunderts ist die Erwerbsarbeit eng mit der Bahnfahrt verbunden. Die technischen und organisatorischen Voraussetzungen des Eisenbahnverkehrs veränderten auch die Strukturen der Arbeitsmärkte. Eisenbahnverkehr und Arbeitsorganisation glichen sich einander an. So wurden beispielsweise mehrere Haltestellen an den Strecken eingerichtet, moderate Fahrpreise für Arbeiter eingeführt sowie an den Arbeitszeiten orientierte An- und Abfahrtszeiten und eine entsprechend dichte Zugfolge etabliert. Die Eisenbahn hatte darüber hinaus den Vorteil, dass, der Zeitaufwand für die Fahrt durch die damals im Verhältnis zu anderen Transportmitteln hohe Geschwindigkeit relativ kurz war. Dies alles kam der Alltagsorganisation von beruflich Reisenden entgegen bzw. wurde auf ihre Bedürfnisse hin gestaltet und führte rasch zu einer breiten Nutzung. So entstanden regelmäßige Pendelwanderungen. (Blaich 1974; Drexler 1999)

Lange Jahre war die Eisenbahn das Hauptverkehrsmittel für mobile Erwerbstätige, bis die arbeitsbedingte Bahnnutzung nach dem Zweiten Weltkrieg in den 1950er Jahren enorm zurückging. Gründe sind sowohl in der strukturellen Ohnmacht des deutschen Staatsunternehmens Bahn, in den bundespolitischen Entscheidungen zugunsten des Individualverkehrs als auch in individuellen Mobilitätsprämissen der Erwerbstätigen zu suchen. Mittlerweile ist die Zahl der Fahrgäste, die aus arbeitsbedingten Gründen mit der Bahn unterwegs sind, wieder kontinuierlich angestiegen. Vor allem für Geschäftsreisen wird die Bahn zunehmend attraktiver, auch wenn der motorisierte Individualverkehr (Auto) weiterhin deutlich das Mobilitätsbild dominiert.¹

Die beruflich bedingte Inanspruchnahme des Verkehrsmittels Bahn wirft allerdings immer wieder die Frage auf, ob und wie vor allem längere Reisezeiten in der Bahn gestaltet werden können. Sowohl im Pendelalltag als auch im Rahmen von Geschäftsreisen wird immer wieder eine Beziehung zwischen mobiler Arbeit und Unterwegssein hergestellt. Das geläufigste Argument der befragten arbeitsbedingt Reisenden für die Bahn ist die Möglichkeit, die Reisezeit aktiv zu nutzen, und zwar speziell zur Erledigung von Erwerbsarbeit. Doch dieser bisher als komfortabel erlebte Nebeneffekt des Bahnreisens entwickelt sich zu einem Imperativ arbeitsbedingter Bahnmobilität, wie beispielsweise die Darstellung des Reisenden Herr Schöneberg verdeutlicht:

»Also, wenn ich da auf 'ne Sitzung komme und bin ganz schlecht vorbereitet, dann werden die Leute vielleicht sagen: ›Ja mein Gott, der ist doch

1 Im Geschäftsreiseverkehr ist der Anteil der geschäftlich bedingten Bahnreisenden von 1990 bis 2003 von 3,7% auf 6,5% gestiegen, was einer Verdopplung in diesem Bereich nahe kommt. Gleichzeitig ist der Anteil der geschäftlichen Autofahrer von 86,1% auf 79,6% zurückgegangen. Der Anteil Bahn fahrender Pendler ist eher marginal von 8,3% von 8,5% gestiegen, wenngleich die Eisenbahn nach dem Auto mit 83% Anteil 2003 das zweitwichtigste Verkehrsmittel im beruflichen Pendelalltag darstellt. (BMVBS 2005)

eben 3 Stunden Zug gefahren, warum hat der sich das jetzt nicht noch mal durchgeguckt?«

Die Aussage des interviewten Bahnreisenden Herr Schöneberg, der regelmäßig dienstlich mit der Bahn unterwegs ist, vermittelt den Eindruck, dass es mittlerweile eine gängige Anforderung darstellt, auch während der Bahnfahrt einer erwerbsbezogenen Tätigkeit nachzugehen, also mobil für die Arbeitgeber bzw. die Auftraggebenden zu arbeiten.

Das Bahnunternehmen selbst wirbt mit der Devise »Reisezeit ist Nutzezeit«. (Grabitz 2004) Die Bahnreisenden finden in der Bahn einen passenden Rahmen, um sich nicht nur freizeitbezogenen, sondern auch arbeitsrelevanten Themen ohne Unterbrechung in Ruhe widmen zu können. Und tatsächlich gehört es mittlerweile zum Bahnfahren dazu, dass neben Pausenbrot, Kopfhörern und Roman der Laptop wie auch Stapel anderer Arbeitsunterlagen nahezu selbstverständlich eingepackt werden.

Die folgenden Ausführungen beschäftigen sich damit, welche Aspekte die Entwicklung des beschriebenen Drucks zur mobilen Bahnarbeit² fördern und welche Auswirkungen sich daraus ergeben. Die Leitfrage lautet dementsprechend: Warum und in welcher Weise wird der Arbeitsalltag bei arbeitsbedingten Bahnreisenden³ vom Arbeitsplatz ins Bahnabteil hinein mitgeführt und welche Folgen ergeben sich hieraus für das Alltagsleben im Zugabteil als öffentlicher Lebensraum.⁴ Hierbei wird von folgenden Prämissen ausgegangen:

Die Erledigung einzelner Aufgaben im Rahmen der Erwerbsarbeit ist heute nicht mehr ausschließlich auf einen festen räumlichen Arbeitsplatz-Kontext angewiesen. Mobiles Arbeiten stellt sich als zunehmend beliebte, jedoch auch unvermeidliche und aus verschiedenen Richtungen sogar erwartete Form dar und verlangt, Arbeitsalltag, Freizeit sowie Familie und Bahnreise-

-
- 2 Im Rahmen des vorliegenden Beitrages kann nur ein eingeschränkter Begriff mobiler Arbeit in die Argumentation einbezogen werden, indem vor allem auf den Bezug zur Erwerbsarbeit rekurriert wird. Es ist durchaus nahe liegend, sämtliche Tätigkeiten der arbeitsbedingten Bahnreise als mobile Arbeit zu begreifen, diese Sicht führte aber an dieser Stelle zu weit.
 - 3 Als arbeitsbedingte Bahnreisende werden hier diejenigen Bahnreisenden bezeichnet, die aus beruflichen Gründen entweder als Pendler oder Dienstreisende mit der Bahn unterwegs sind bzw. sein müssen. Die Ausübung ihres Berufes hat keinen unmittelbaren Bezug zur ständigen Mobilität (wie es z. B. bei Außen-dienstmitarbeitenden, Kraftfahrern und Zugbegleitern der Fall ist).
 - 4 Den Hintergrund des Beitrages bildet mein Dissertationsprojekt »Bahnalltag im Arbeitsalltag. Über Organisation und (Er)Leben des Bahnfahrens von arbeitsbedingt Bahnreisenden«. Die Arbeit untersucht aus soziologischer Perspektive das individuelle Bewältigen des Bahnalltags bei Pendlern und Dienstreisenden. Die Datengrundlage dieser qualitativ empirischen Studie besteht aus Materialien zahlreicher Beobachtungen und Dokumentationen von Bahnfahrten sowie aus 31 narrationsgeleiteten Intensivinterviews.

erfordernisse sinnvoll in Einklang zu bringen. Mobiles Arbeiten ist darüber hinaus als Grundlage und Folge räumlicher Arbeitsverschiebungen wie auch räumlicher Abhängigkeitsverhältnisse zu verstehen. Dabei verändert sich nicht allein der Arbeitsplatz, sondern auch das Bahnabteil als spezieller, halb-anonymer und zeitweise geschlossener öffentlicher Lebensraum.

Den Beginn der Argumentation bildet das Thema der räumlichen Entgrenzung von Arbeit als Grundlage und Folge mobiler Bahnarbeit. Im Anschluss daran wird anhand zweier empirischer Beispiele dargestellt werden, wie sich Tendenzen räumlicher Entgrenzung im arbeitsbedingten Bahnhalltag bemerkbar machen, um dann abschließend auf die Konsequenzen für die Reisenden und das Bahnabteil hinzuweisen.

(Räumliche) Entgrenzung von Arbeit als Rahmen mobiler Bahnarbeit

Mobiles Arbeiten bezeichnet im Rahmen dieses Beitrages Erwerbsarbeit jenseits des ursprünglichen festen Arbeitsplatzes bzw. Arbeitsortes. Technische Hilfsmittel und Arbeitsunterlagen werden vom Arbeitsplatz mitgenommen, um anliegende Aufgaben an einem anderen Ort erledigen zu können. Ein derartiger mobiler Arbeitsplatz kann das heimische Arbeitszimmer in Form von Teleheimarbeit, der Schreibtisch beim Geschäftspartner oder Kunden oder auch das Café um die Ecke bzw. der Zug sein. (Schmalzle et al. 2004) Gemein ist all diesen Formen, dass sie Ergebnis und Bedingung einer (räumlichen) Entgrenzung von Arbeit zugleich sind.

Die hauptsächlich arbeitssoziologische Diskussion zur Entgrenzung von Arbeit verweist allgemein auf grundlegende Veränderungen der Arbeitsverhältnisse in unterschiedlichen Kontexten. Entgrenzung zeigt sich in übernationalen und gesamtgesellschaftlichen Strukturen von Arbeit. Sie beeinflusst die betriebliche Organisation nach außen und innen sowie Arbeitsplatzstrukturen und das unmittelbare Arbeitshandeln. (Kratzer 2003) Die Arbeits-subjekte stehen als Person mitsamt ihren individuellen Lebensverhältnissen im Mittelpunkt dieser Ereignisse. Kurzum: Die sozialen Bedingungen für Erwerbsarbeit und Leben unterliegen einem grundsätzlichen Wandel, der Chancen als auch Risiken bietet. (Voß 1998; Gottschall/Voß 2003) Als positiv werden häufig die Öffnung fester Strukturen und die Aufweichungen bisher starrer arbeitsorganisatorischer Regelungen empfunden. Den Beschäftigten wird mehr Flexibilität und Eigenregie in der Arbeits- sowie Arbeitsalltagsgestaltung zugesprochen. Gleichzeitig ergeben sich Probleme hinsichtlich der »(Re-)Integration der jetzt nicht mehr wie gewohnt klar konfigurierten Verteilungen von Funktionen und Identitäten«. (Gottschall/Voß 2003: 12) Dazu gehört beispielsweise, dass Erwerbstätige ihr Arbeitsfeld eigenverantwortlich organisieren, indem sie klären, wo, wann und mit wem sie arbeiten und in

welcher Funktion sie tätig sind. Individuelle Gestaltungsspielräume dehnen sich aus, bisherige hilfreiche Beschränkungen von Zuständigkeit und Gestaltungszwängen durch hierarchische Arbeitsverteilung und feste Regeln drohen dabei zu verschwinden. (Moldaschl 2001)

Es findet in zunehmendem Maße eine »Subjektivierung von Arbeit« statt. (Vgl. als Überblick Moldaschl/Voß 2003) Subjektivierung von Arbeit verweist auf einen ganzheitlichen Zugriff auf den Menschen als eigenverantwortlich handelnden Akteur. Vor allem die subjektiven Potenziale der Erwerbstätigen werden in eine neue Qualität der betrieblichen Verwertungsprozesse eingebunden. (Pongratz/Voß 2003) Nicht mehr nur fachliches Wissen, sondern vor allem soziale und auch emotionale Kompetenzen werden den Beschäftigten abverlangt. Dies bedeutet »unter entgrenzten Bedingungen muss Arbeit stärker aktiv angeeignet und (selbst) formiert werden. [...] Entgrenzung von Arbeit setzt Subjektivität in und für Arbeit frei [Hervorhebung v. Verf.] – in all der damit verbundenen Ambivalenz und mit all den daraus entstehenden (sozial höchst unterschiedlich verteilten) neuen Anforderungen und Belastungen, Chancen und Gefahren.« (Gottschall/Voß 2003: 19)

Entgrenzung von Arbeit zeigt sich entlang unterschiedlicher Ebenen, die in enger Beziehung zueinander stehen. Dazu gehören die Flexibilisierung von räumlichen und zeitlichen Strukturen, die technische Ausweitung des Arbeitsplatzes mittels fortschreitender technologischer Ausstattungen, ständige fachliche Weiterqualifikation und Anpassung an neue Arbeitszusammenhänge und Arbeitsaufgaben, wechselnde Projektarbeit und entsprechend ein wechselndes Kollegium und wechselnde Vorgesetzte, häufige biographische Umorientierungen durch Arbeitsplatz- und Arbeitsortwechsel sowie die Aufweichung tarifvertraglicher und arbeitsrechtlicher Regelungen.

Hier steht vor allem der Aspekt der räumlichen Entgrenzung im Mittelpunkt, wenngleich andere Entgrenzungsmechanismen nie vollständig ausgelöscht werden können. Die räumliche Entgrenzung ist von folgenden Entwicklungen bestimmt: Statt an einem festen Arbeitsplatz wird an mehreren Arbeitsplätzen im Unternehmen bzw. im Unternehmensverbund gearbeitet. Diese können sich an einem oder auch mehreren räumlich weit entfernten Orten befinden. Die Erwerbstätigen werden als Ressource wahrgenommen, die auch räumlich ausgelagert werden kann. (Voß 1998; Kratzer/Sauer 2003) Der Arbeitsort kann sich vom Unternehmen nach Hause (Telearbeit) oder auch in unterschiedliche »Zwischenräume« wie Bahn, Flugzeug, Café usw. verlagern. Hier ist die Phantasie und Kompetenz der Erwerbstätigen gefordert, sich ihren eigenen Arbeitsplatz mobil einzurichten. (Urry 2002) Wie werden diese Anforderungen nun in der arbeitsbedingten Bahnreisepraxis umgesetzt?

Der mobile Arbeitsalltag im Zug – zwei Beispiele aus der Praxis

Arbeitsbedingtes Bahnhfahren wird häufig als direkte Integration von Erwerbsarbeit in den Bahnalltag verstanden. Wird aus beruflichen Gründen mit der Bahn gefahren, erscheint es nahe liegend, hier ebenfalls etwas zu arbeiten. Mobile Erwerbsarbeit in der Bahn stellt allerdings lediglich einen, wenn auch wichtigen Bestandteil der Gestaltung des Bahnalltags dar. Denn mobil in der Bahn zu arbeiten ist nicht so unkompliziert, wie es klingt. Ganz im Gegenteil, es ist hoch voraussetzungsvoll und anstrengend, einen den Arbeitsaufgaben entsprechenden Arbeitsplatz zu gestalten und aufrecht zu erhalten. (Poppitz 2007) Die Darstellung der Beispiele der Reisenden Herr Schöneberg und Frau Berger werden zeigen, worauf die Betroffenen im Rahmen ihres mobilen Arbeitsalltags achten müssen und in welch unterschiedlicher Weise sie ihren mobilen Bahnalltag gestalten.

Beispiel 1: Herr Schöneberg

Herr Schöneberg ist 40 Jahre alt, ledig und arbeitet als Mathematiker im Verwaltungsbereich. Die Erledigung von Erwerbsarbeit steht klar im Mittelpunkt seiner Bahnreisetätigkeiten. Er hat am Arbeitsplatz ein hohes Pensum an Aufgaben zu erfüllen, welches ihn zwingt, andere Zeitfenster zu nutzen. Die Bahnhahrten sind eine willkommene Ausgleichsmöglichkeit. Er nutzt die Bahnreise intensiv und bereitet sich im Vorfeld jeder Reise gewissenhaft darauf vor.

»Ja, also, häufig ist das so, dass ich aufgefordert bin, irgendwelche bestimmten Sachen zu lesen und dann Stellung zu zu nehmen oder sie zu korrigieren oder so. Und, das sind zum Beispiel Sachen, die ich gerne im Zug mache. Also, wenn man die abends machen will, ist man zu müde, und am Tag kommt man sowieso nie dazu, weil dauernd das Telefon klingelt und so weiter, zumindest ab 'ner gewissen Länge von solchen Sachen (lachend). Und so was, find ich, eignet sich super für 'ne Bahnfahrt.«

»Also, das, da plan ich auch meistens ein bisschen vor, wenn ich weiß, ich mach jetzt mal wieder 'ne längere Bahnfahrt, dann werf' ich halt so die Sachen, die dafür geeignet sind, gleich auf so 'nen Stapel. Und dann sortier ich die am Anfang, erst mal die eher komplizierten Sachen, die der Bearbeitung bedürfen bis zu den leichter verdaulichen. Und dann les ich die halt so durch.«

Um seine Unterlagen möglichst ungestört durcharbeiten zu können, sitzt er bevorzugt im Nichtraucher-Ruhewagen in der 1. Klasse an einem Einzelplatz ohne Tisch. An einem Tisch müsste er sich mit anderen Reisenden arrangieren, besonders der Körperkontakt ist ihm dabei unangenehm. Den besonderen

Vorteil der 1. Klasse sieht er dahingehend, dass sich dort vor allem Reisende aufzuhalten, die wie er in Ruhe arbeiten wollen. Störungen durch Mitreisende erlebt er hier seltener. Er fühlt, dass die Motivation, sich auf die Arbeitsaufgaben zu konzentrieren, wesentlich höher ist als am Arbeitsplatz im Büro.

Wenn man Gespräche und Unterhaltung sucht, ist man seiner Ansicht nach dann in der 2. Klasse besser aufgehoben. Mit dem Laptop arbeitet Herr Schöneberg eher selten. Er ist froh, einmal nicht am Computer sitzen zu müssen, »das mach ich sonst schon von früh bis spät«. Ebenso empfindet er Telefonieren im Zug als sehr unangenehm. »Also, ich hab, es gibt ja Leute, die können das so diskret, wo mich das wirklich absolut nicht stört, aber es gibt auch Leute, wo's mich sehr stört. [...] dass die dann so laut reden und, und so, also, so wirklich, dass es hier nun jeder mithören kann und irgendwie ganz nervige Dinge (lachend) dann da erzählen«.

Er selbst telefoniert nur in dringenden Fällen, wenn es sich nicht vermeiden lässt, z.B. zur Benachrichtigung des Hotels bei verspäteter Ankunft. Ebenso erlebt er es als unbehaglich, wenn er in vollbesetzten Zügen sitzt und es sogar in der 1. Klasse eng wird. In diesen Momenten merkt er besonders, wie restlos er letztlich den Rahmenbedingungen des Bahnfahrens ausgesetzt ist. Die Möglichkeit allerdings, während der Fahrt das Bordrestaurant bzw. den Speisewagen aufzusuchen, schätzt er sehr. Hier hält er sich gern zum Essen auf. Er ist froh, dass im Zug Speisen und Getränke angeboten werden, die er im Verlauf der Bahnreise konsumieren kann.

Insgesamt bedeutet Bahnfahren für Herrn Schöneberg einen hohen Zugewinn an Zeit für die Erledigung seiner Arbeitsaufgaben. Er kann die geschäftliche Reisezeit, welche sich sowohl über die formale Arbeitszeit als auch Freizeit erstreckt, effektiv ausnutzen. Und dieser Umstand wirkt sich seiner Meinung nach letztendlich auch ökonomisch positiv für seinen Arbeitgeber aus, indem ungeachtet von Arbeitszeit oder Freizeit gearbeitet und somit ein Mehrwert geschaffen wird: »[T]atsächlich denke ich, dass man diesen Aspekt, dass man da wirklich einfach besser arbeiten kann, den darf man nicht vernachlässigen, das ist auch, das ist schon ein echter Vorteil, der sich irgendwie dann ja auch (.) finanziell auswirkt.«

Beispiel 2 – Frau Berger

Frau Berger ist 42 Jahre alt, verheiratet und arbeitet als Beraterin im Bereich Berufsbildung. Zu Beginn ihres Arbeitsverhältnisses pendelte sie wöchentlich zwischen Wohn- und Arbeitsort, seit einiger Zeit ist sie zur ICE-Tagespendlerin geworden und somit vier Stunden am Tag unterwegs. Darüber hinaus absolviert sie regelmäßig dienstliche Reisen.

Die Tätigkeiten im Pendelalltag sind mittlerweile sehr von ihrem Notebook bestimmt. Es wurde von ihr angeschafft, weil sie so häufig im Zug un-

terwegen ist. Hiermit kann sie z. B. private Briefe schreiben oder sich den anfallenden Aufgaben ihres Jobs zuwenden. Morgens und abends aktualisiert sie am Arbeitsplatz die Daten, druckt notwendige Dokumente aus und stimmt die jeweiligen Arbeitsschritte aufeinander ab. Bei längeren Fahrten nutzt sie die Zeit zur Vorbereitung von Präsentationen, zur Information über Tagungsinhalte bzw. zur Nachlese vorangegangener Aktivitäten.

Frau Berger hat mehrere Dinge erprobt, mit denen sie sich während der Zugfahrt beschäftigen kann. Morgens holt sie sich immer eine Tageszeitung und liest diese in der ersten Zeit. Nebenbei hört sie über die Bahnradioanlage Nachrichten oder einen populären Musiksieder, ganz nach Gemütsverfassung. Sie hat auch selbst Musik auf ihrem Notebook, um sich ihre Lieblingsmusik während der Fahrt anhören zu können. Sie hatte einmal versucht, im Zug zu stricken, hat »es aber nur einen Pullover lang ausgehalten«. Sie liest ab und an Zeitschriften oder Belletristik. Auf längeren Dienstfahrten mag es Frau Berger, wenn sie kurz abschalten und schlafen kann. Zum überwiegenden Teil jedoch bearbeitet sie ihre Arbeitsunterlagen. Das ist die Tätigkeit, bei der ihr nicht langweilig wird. Gleichzeitig ist sie froh, dass sie auf diese Art und Weise kaum Mehrarbeit am Arbeitsplatz oder gar zu Hause leisten muss.

Telefonieren ist für Frau Berger ein sehr wichtiger Aspekt, den sie Dank moderner Kommunikationstechnik seit einigen Jahren von zu Hause in den Zug verlegen kann. Sie hält sich damit den Abend bei ihrer Familie frei. Für ihre Telefonate, die sie recht zahlreich im Zug führt, sucht sie sich ein Abteil aus, in dem sie sich ungestört wähnt. Denn allgemein und besonders in Ruhewagen hält sie überhaupt nichts vom Telefonieren im Zug. Dies sei eine Belästigung, die sie anderen nicht zumuten will. Umgekehrt möchte sie sich aber auch nicht durch andere belästigt fühlen. Entsprechend sucht sie sich auch einen anderen Sitzplatz, wenn mehrere Personen »das gesamte Großraumabteil von vorn bis hinten beschallen«, bevor sie sich das Gespräch mit anhört und sich darüber ärgert: »Weil ich dann ja nicht meine Privatsphäre dann ja irgendwo nicht mehr habe, ich kann nicht immer drum herum hören.« Im gesondert ausgezeichneten Ruhewagen weist sie telefonierende Mitreisende energisch darauf hin, dass sie deren Telefonieren als nicht akzeptabel betrachtet.

Frau Berger ist es sehr wichtig, im Zug ihren persönlichen Freiraum zu wahren, eine persönliche Privatsphäre aufzubauen und zu schützen. Eine ausreichende räumliche Distanz zu den Mitreisenden hat für sie oberste Priorität. Diese erreicht sie, indem sie sich möglichst großflächig mit vielen Unterlagen und ihren Füßen ausbreitet. Ihre Strategie stößt jedoch nicht in jedem Fall auf Akzeptanz der Mitreisenden. Gerade das Ablegen der Füße auf der Sitzfläche löste schon einmal einen heftigen Streit im Abteil aus.

Trotz solcher Vorkommnisse sieht Frau Berger das derzeitige Arrangement aus täglichem Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort aufgrund der

Möglichkeit zur Arbeit im Zug jedoch als die beste Variante zur Vereinbarung von Familie und Erwerbsarbeit an.

Folgen mobiler Bahnarbeit für Arbeitsplatz und Alltagsgestaltung

Diese Beispiele zeigen in unterschiedlicher Weise Tendenzen räumlicher Entgrenzung des Arbeitsplatzes. Welche Erkenntnisse lassen sich hieraus nun mit Blick auf die Problematik des mobilen Arbeitens und der Entgrenzung von Arbeit und Privatleben ableiten?

Der Arbeitsplatz als mobiler Arbeitsort

Bei arbeitsbedingten Bahnreisenden ist es nicht ausgeschlossen, dass der Arbeitsalltag nicht allein am ursprünglichen Arbeitsplatz stattfindet, sondern auch unterwegs im Zug. Der Schreibtisch im Büro ist nicht mehr ausschließlich Arbeitsort. Der Ort, an dem ein Teil der Arbeit erledigt werden kann, wird flexibel von den Akteurinnen und Akteuren festgelegt. Das Bahnfahren ist dabei ein beliebter Aufenthaltsort geworden, um möglicherweise ungestörter als im Büro arbeitsbezogenen Tätigkeiten nachzugehen. Den für einen festen Arbeitsplatz oftmals typischen, »Störvariablen« wie Kolleginnen und Kollegen, Vorgesetzte, ständiger Empfang von E-Mails usw. begegnen die Bahnreisenden im Zug nicht. Es besteht die Möglichkeit, anonym und ohne unmittelbare Kontrolle des Arbeitgebers zu arbeiten.

Vor allem auch technische Entwicklungen haben einen entscheidenden Beitrag geleistet, dass Erwerbstätige nicht mehr ausschließlich auf eine bestimmte Arbeitsumgebung angewiesen sind. Mobile Arbeitstechniken wie Laptop, Mobiltelefon und elektronischer Terminplaner ermöglichen mobile Erwerbsarbeit an unterschiedlichen Orten. (Vgl. auch Seifert/Welsch 1999) Mittlerweile ist es im Zug sogar möglich, sich des Internets zu bedienen und sich vom fahrenden Zug aus beispielsweise in das Intranet des jeweiligen Unternehmens einzuhüpfen. Das bedeutet, dass der Zugriff auf Informationen nicht nur allein am Arbeitsplatz zu jeder Zeit möglich ist, wie Fritz Böhle (1999) es beschreibt, sondern auch mobil im öffentlichen Verkehr. Damit relativiert sich der oben genannte Vorteil der Nicht-Erreichbarkeit im Zug möglicherweise wieder. Die anfangs befreiende Technik entwickelt neue Bindungskraft zum ursprünglich entkommenen Arbeitsplatz.

Des Weiteren wird die Arbeit im Zug gerade unter dem Aspekt der Zeitnutzung zunehmend in Erwägung gezogen. Mit der Nutzung der räumlichen Infrastruktur im Abteil ist auch die Zeit vielfältiger nutzbar. Es wird sogar eigens für die Bahnfahrt eine mobile Technik angeschafft, um vermehrte Bahnfahrten »sinnvoll« auszufüllen. Die Reisenden erkennen dann eine legitime

Berechtigung zum Bahnfahren, selbst wenn die Reisezeit im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln höher ist. Gerade hinsichtlich des Autofahrens wird der Vorteil genannt, im Zug doch immer noch etwas tun zu können. Gleichzeitig steigen damit aber auch die Anforderungen und Erwartungen an die Erwerbstätigen, während der Bahnfahrt tatsächlich Arbeitsaufgaben zu erledigen, z.B. sich auf anstehende Gespräche oder Präsentationen vorzubereiten.

Die Flexibilisierung der Arbeitsräume und der Arbeitsorganisation hat allerdings zur Folge, dass Arbeitszeiterfassungsinstrumente wie die Stechuhr, Vorgesetzte oder etwa der Betriebsrat nicht mehr eindeutig erfassen, wann und wie lange der Erwerbsarbeit tatsächlich nachgegangen wird. Die Bahnfahrt wird damit zu einem unabhängigen Raum- und Zeitterrain, in dem sich die Akteurinnen und Akteure bewegen. So kann die Arbeitszeit von ihnen verlängert, aber auch verkürzt werden. Gerade durch die räumlichen Auslagerungen der Arbeitsplatzstruktur ist jedoch ein Abschalten vom Arbeitsalltag nicht mehr in jedem Fall problemlos möglich. Der Arbeitsalltag wird durch die Bereitstellung von auf Arbeit eingerichtete Infrastrukturen, wie es im Zug zunehmend der Fall ist, überall mit hingenommen. Es gelingt damit nicht ohne weiteres, sich räumlich und mental von der Erwerbsarbeit zu distanzieren. Indem beispielsweise Steckdosen und Internetnutzung im Fernverkehrszug bereitgestellt werden, fällt die Entscheidung evtl. leichter, einen Laptop mit in den Zug zu nehmen und dort weiter an einem Problem zu tüfteln oder die Arbeit noch eben schnell zu beenden. (Vgl. auch Böhle 1999; Seifert/Welsch 1999; Vedder 2001)

Diese Mobilitätsentwicklung schafft auch die Basis dafür, dass es nicht nur einen festen Arbeitsort gibt, sondern unter Umständen mehrere Teilzeitarbeitsorte, zwischen denen sich mit dem eigenen Büro bewegt wird. (Vgl. Vonderau 2003) Das Bahnabteil wird zum unabhängigen »Zwischenort« zwischen den Arbeitsplätzen. Als Folge ist ein höherer Koordinationsaufwand zwischen Arbeits- und Privatleben abzusehen. Der gesamte Alltag muss dahingehend organisiert und entsprechend räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt werden.

Folgen mobiler Arbeit für die Alltagsgestaltung der Akteure

Nachdem kurz skizziert wurde, in welcher Beziehung mobiles Arbeiten zur Entgrenzung von Arbeit bzw. des Arbeitsplatzes steht, sollen an dieser Stelle die betroffenen Reisenden betrachtet werden. Was bedeutet mobiles Arbeiten in der Bahn für arbeitsbedingt Bahnreisende wie Herr Schöneberg und Frau Berger?

Sowohl Herr Schöneberg als auch Frau Berger schätzen die Zeit in der Bahn. Sie haben die Möglichkeit, dort Dinge zu erledigen, die sie sonst zu Hause oder am Arbeitsplatz tun müssten. Frau Berger verlässt in der Regel

möglichst pünktlich den Arbeitsplatz guten Gewissens, da sie weiß, dass sie im Zug noch einige Aspekte weiter bearbeiten kann, wenn es notwendig ist, um ihr Arbeitspensum zu schaffen, ohne dass diese Zeit als formale Arbeitszeit anerkannt wird. Speziell dafür hat sie sich ihren Laptop aus eigenen finanziellen Mitteln angeschafft. Herr Schöneberg teilt sich sein Arbeitspensum so ein, dass meist die Lesearbeit als Teil seiner Arbeitsaufgaben in den Zug verlegt wird. Wenngleich nicht die gesamte Reisezeit als formale Arbeitszeit anerkannt wird, so bietet die Bahn einen angenehmen Rahmen zur Erledigung der Mehrarbeit. Die Rahmenbedingungen für konzentriertes Lesen erscheinen ihm im Zug günstiger. Für beide Akteure bedeutet das mobile Arbeiten im Zug eine Entzerrung der Arbeitsfülle am Arbeitsplatz.

Damit einher geht eine veränderte Arbeitsorganisation, die bei Frau Berger besonders deutlich wird. Mit der Anschaffung von Technik gestaltet sich ihr Alltag um. Sie versucht, die Zeit zu Hause von Störfaktoren wie Arbeit oder Telefonaten freizuhalten. Dabei hilft ihr die Zeit in der Bahn. Hier kann sie sowohl dienstlich als auch privat unbearbeitete Aufgaben erledigen. Es sind vor allem Fleißarbeiten, für die möglicherweise am Arbeitsplatz keine Zeit ist und die zu Hause vielleicht zu viel Raum einnehmen. Das Bahnfahren wird bei der Planung des Arbeitsalltages bewusst mit einbezogen und die Erwerbsarbeit somit zeitlich und räumlich ausgeweitet.

Wie bereits angedeutet, zeigt sich in beiden Fällen, dass vor allem spezielle, als praktikabel erwiesene Tätigkeiten im Zug erledigt werden. Dem ist ein Prozess des Abwägens und Prüfens vorausgegangen, welche Tätigkeiten zu welcher Zeit in welchem Rahmen gut zu bewältigen sind. Sowohl Herr Schöneberg als auch Frau Berger wissen mittlerweile sehr gut, an welchen Aufgaben sie im Zug arbeiten können und welche sich problematisch gestalten. Während Herr Schöneberg vor allem Texte liest und handschriftlich bearbeitet, findet Frau Berger die Arbeit am Laptop für die Bahnreise praktikabler. Es wird von beiden jedoch zwischen *Arbeitsplatzarbeit* und *Zugarbeit* unterschieden. Dies bedeutet gleichzeitig, dass zum mobilen Arbeiten für sie immer auch ein fester Arbeitsort vorhanden sein muss und der Zug den festen Arbeitsplatz in keiner Weise ersetzen kann. Er ist lediglich eine hilfreiche Ergänzung.

Die Raumüberwindung an sich, die Zugfahrt also, erhält durch die Arbeit für Herrn Schöneberg und Frau Berger eine erweiterte Bedeutung. Sie fahren nicht nur Bahn, um von A nach B zu gelangen, sondern um diese Zwischenzeit nach eigenen Maßstäben sinnvoll auszunutzen. Die Zeit wird den räumlichen Umständen entsprechend subjektiv sinnvoll genutzt und nicht einfach nur abgesessen. Besonders für Frau Berger ist die Zeit- und Raumnutzung während der Fahrt ein zentrales Argument, sich auf das tägliche Pendeln einzulassen zu können. Aus diesem Grund fährt sie auch ICE, weil die räumlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen ihren Ansprüchen am ehesten ent-

sprechen. Die Hauptbeschäftigung während der Bahnfahrt besteht bei beiden Reisenden vor allem in einem Wechselspiel von Arbeit und Regenerierung.

Zusammenfassend lässt sich für beide hier beschriebenen Personen festhalten, dass Erwerbsarbeit nicht allein am Arbeitsplatz stattfindet, sondern dass diese Begrenzung aufweicht und in andere Alltagswelten wie das Bahnfahren übergeht und dort einen festen Platz einnimmt bzw. sogar einnehmen muss. Für Herrn Schöneberg und Frau Berger gehören Arbeiten und Bahnfahren in gewisser Weise zusammen. Es ist für sie nahezu selbstverständlich, dass die Zeit in der Bahn zum überwiegenden Teil für arbeitsbezogene Tätigkeiten genutzt wird. Dabei wird nicht auf die Uhr geschaut, sondern eher nach Gefühl und Leistungsfähigkeit gearbeitet. Es ist nicht klar definier- bzw. messbar, an welcher Stelle die »eigentliche« Arbeit beginnt bzw. endet. Die Grenze der arbeitswilligen Zeit liegt z.B. bei Frau Berger erst beim Ausstieg aus dem Zug. Für Herrn Schöneberg ist die Arbeit zu Ende, wenn er sie vollständig abgearbeitet hat.

Räumliche Entgrenzung des Bahnabteils und dessen Folgen

Mobiles Arbeiten und das entgrenzte Bahnabteil

Die räumliche Entgrenzung des Arbeitsplatzes ist bei der Betrachtung des Phänomens mobiles Arbeiten jedoch nur ein Aspekt. Wie die Beispiele andeuten, spielt nicht allein das Problem der Entgrenzung des Arbeitsplatzes eine Rolle, sondern gleichzeitig auch Tendenzen zur räumlichen Entgrenzung des Bahnabteils als öffentlicher temporärer Lebensraum.

Wie bereits festgestellt, hat der Arbeitsplatz als alleinige Anlaufstelle der Beschäftigten seinen ausschließlichen Charakter verloren. Gleichzeitig macht sich bemerkbar, dass das Zugabteil zunehmend als Klein-Büro genutzt wird. Mit dieser Funktionszuschreibung Arbeitsplatz wird der öffentliche Raum durch das Hineinragen des persönlichen Arbeitsalltags individuell privatisiert und für die jeweiligen Belange instrumentalisiert. Die Reisenden versuchen, sich »ihre eigene kleine Welt« aufzubauen. Sie bemühen sich, Grenzen zu anderen Mitreisenden herzustellen und möglichst für sich zu sein. Sie wollen nichts sehen und nicht gesehen werden. Anthony Giddens (1990) nennt dies in Anlehnung an Erving Goffman einen Prozess des Auseinandertretens und der Re-Kombination von Mechanismen der Sozialintegration. Es werden hierbei neue Mechanismen und Arrangements erfunden, um sich möglichst voneinander abzugrenzen.⁵ (Goffman 1982) Dieses Prozedere stellt sich z.B.

5 In Anlehnung an Robert Sommer (1967) kann das Bahnabteil in diesem Sinne als soziofugaler Raum betrachtet werden. Die Sitzplätze sind überwiegend derart arrangiert, dass sich Interaktion vermeiden lässt.

so dar, dass ein Tisch, an dem vier Personen Platz finden könnten, von einem Reisenden für Notebook und Unterlagen genutzt wird, freie Sitze mit Büchern und Tasche belegt werden, das Mobiltelefon daneben liegt, das jeden Moment laut klingeln kann.

Doch sind in den meisten Fällen die so Reisenden nicht allein im Zug. Zahlreiche andere Fahrgäste sind ebenfalls anwesend und möchten die Zeit und den Raum ihren eigenen Bedürfnissen entsprechend nutzen, sich eigene »private Räume« schaffen. (Vgl. Koenen 2003) Dass diese sehr unterschiedlichen Charakter aufweisen können, ist bereits im Einleitungskapitel angedeutet worden. Mehrere stark differierende Lebensführungen⁶ treffen in diesem Moment aufeinander und müssen sich in dieser Situation in irgendeiner Art und Weise arrangieren. Den Reisenden selbst obliegt es, die unterschiedlichen Alltagskonstellationen untereinander zu regeln.

Das bedeutet für das Bahnabteil als öffentlicher Lebensraum, dass mobiles Arbeiten einen großen Teil des individuellen, privaten Arbeitslebens in das ursprünglich öffentlich-anonyme Leben im Zug hineinmanövrieren kann, so dass plötzlich mehr Privatheit im Zug zu erleben ist, als es manche Reisende beabsichtigen und für notwendig erachten. Die Anonymität in der Masse der Fahrgäste ist nicht mehr in jedem Fall gegeben. Elmar J. Koenen spricht hier von »Interaktionsöffentlichkeit«. (Koenen 2003: 157) Die Reisenden müssen, folgt man der Argumentation Koenens (2003), in einem öffentlichen Raum, wie der Zug ihn beispielsweise darstellt, damit rechnen, dass sie in ihrem Tun und Handeln von oftmals unbestimmbaren, anonymen Beobachtern wahrgenommen und beobachtet werden, ohne es selbst bewusst zu merken.

Insgesamt ist es für die Reisenden, die ihren Arbeitskontext unmittelbar mit in den Teilzeit-Lebensraum Bahnabteil nehmen, nicht immer unkompliziert und problemlos, sich die Ansprüche an einen geeigneten Zwischenarbeitsplatz zu erfüllen. Zwar haben sie die Möglichkeit, durch mobiles Arbeiten im Zug den Rahmenbedingungen und Ansprüchen des ursprünglichen Arbeitsplatzes zeitweise zu entkommen. Gleichzeitig begeben sich die Akteurinnen und Akteure in neue strukturelle Abhängigkeiten in Form des Alltags im Bahnabteil und müssen sich mit diesen Arrangements auseinandersetzen. Schließlich sind es die Reisenden selbst, die das Bahnabteil als (Lebens)-

6 Der Begriff der Lebensführung ist dem Konzept *Alltägliche Lebensführung* der gleichnamigen Projektgruppe des Münchener Sonderforschungsbereichs 333 «Entwicklungsdimensionen von Arbeit» entnommen worden. Der von Max Weber geprägte Begriff ist im vorliegenden Kontext zu verstehen als die Zusammenführung aller Tätigkeiten, welche Akteure Tag für Tag aktiv vollbringen, die individuelle Ordnung des Alltags der Individuen. Er zeigt sich als »Vermittlungskategorie zwischen gesellschaftlichen Normen und Institutionen auf der einen, individuellem Denken und Handeln auf der anderen Seite«. (Projektgruppe 1995: 9)

Raum mittels Blicken und Gesten sowie der Art der Distanzwahrung zu anderen Mitreisenden strukturieren.⁷ (Simmel 1958)

Mögliche Konsequenzen für das Leben der Reisenden im Bahnabteil

In welcher Weise zeigt sich nun die Problematik für die beiden dargestellten Fallbeispiele Herr Schöneberg und Frau Berger? Wie erleben sie das Leben im Bahnabteil und gehen mit diesen Rahmenbedingungen um?

Die eigentliche Dienstleistung der Bahn – der Transport von A nach B – wird auch für Herrn Schöneberg und Frau Berger eher zur Nebensache des Bahnalltags, wenngleich sie formal die primäre Funktion darstellt. Wichtiger für die beiden arbeitsbedingt Reisenden ist die Zeit, die sie während der Fahrt (sinnvoll) nutzen können. Dabei hat sich ein breites Spektrum an Funktionszuweisungen etabliert. Es findet auch bei ihnen in dem öffentlichen Raum Bahnabteil eine räumliche Verschränkung der Tätigkeiten wie z.B. Schlafen, Essen, Arbeiten, Stricken, Lesen, Telefonieren statt, die nicht per se unproblematisch ist. Die »richtige« Atmosphäre müssen sie selbst aktiv arrangieren und verteidigen. Dies beginnt für beide bereits in der Wahl der Wagenklasse und des Sitzplatzes.

Sowohl Herr Schöneberg als auch Frau Berger bevorzugen es, für sich allein zu sitzen. Trotzdem fühlen sie immer auch die Privatheit anderer Reisender in unterschiedlicher Intensität und müssen diese aushalten und sich ein »passendes« Arrangement zurechtlegen. Frau Berger hat z.B. gern ihre Lieblingsmusik dabei, die sie per Kopfhörer jederzeit anhören kann. So stellt sie sich einen mentalen persönlichen Rückzugsraum her. Trotzdem nehmen sie als Mitreisende im gleichen Abteil unweigerlich und unfreiwillig an der Lebensführung anderer Reisender teil: Sie erfahren nicht selten (gerade bei Telefongesprächen) viel Persönliches über andere Mitreisende, ohne mit ihnen im direkten Kontakt gestanden zu haben und ohne sich dafür zu interessieren. Gerade das Phänomen der Interaktionsöffentlichkeit sorgt dafür, dass es sehr schwer möglich ist, sich Erzählungen von Sprechenden zu entziehen: Man muss einfach zuhören. Eine Konzentration auf die eigenen Angelegenheiten, die sie erledigen wollen, ist in dem Moment nicht (mehr) möglich. Während Herr Schöneberg sich diesem Schicksal ergibt, lässt sich Frau Berger ihrer Meinung nach unverhältnismäßige Ruhestörungen nicht gefallen. Sie ergreift entweder die Flucht oder begeht gegen solche »Störenfriede« auf. Gleich-

7 Goffman (1971) schlägt diesbezüglich sogar vor, den geschaffenen individuellen persönlichen Raum auch als Angriffsinstrument zu benutzen, um andere Individuen von den Plätzen zu vertreiben, die man selbst einnehmen möchte, indem man diesen Personen gerade aufdringlich in irgendeiner Weise auf den Leib rückt.

zeitig muss sich Frau Berger eingestehen, dass auch sie aufgrund ihres Anspruches nach Freiraum im Abteil in den Augen anderer Mitreisender als Störrerin betrachtet wurde.

Resümierend stellt sich der Bahnalltag von Herrn Schöneberg und Frau Berger im Abteil als komplexes Arrangement dar. Es ist nicht immer einfach, konzentriert mobil arbeiten zu können. Die Rahmenbedingungen des Bahnfahrens, die sich von Fahrt zu Fahrt aufgrund der unterschiedlichen Zusammensetzung der Mitreisenden und deren Ansprüche ändern, müssen stets mitgedacht werden.

Ausblick: Entgrenzte Arbeitsräume als mobile Arbeitsorte

Es ist anzunehmen, dass der Prozess der Entgrenzung von Arbeit in Verbindung mit Mobilität Einfluss auf die Arbeitsorganisation der Erwerbstätigen nimmt. Dazu gehören beispielsweise neuartige entgrenzte Arbeitsräume, zunehmende Umlagerung von Arbeit in »Zwischenräume«, die sich institutionellen Kontrollen durch Arbeitgeber und auch von Betriebsräten entziehen. Mobiles Arbeiten ist hier als ein Zeichen von Flexibilität und Unabhängigkeit einerseits, aber auch verschiedener Belastungen wie unentwegtes, zeitloses Arbeiten, ständige Neuorientierung und Auseinandersetzung mit wechselnden Rahmenbedingungen andererseits zu betrachten.

Die Möglichkeit, im Zug arbeiten zu können, wird auch zukünftig für Erwerbstätige eine wichtige Rolle spielen. Es ist nahe liegend, dass gerade das Angebot, im Zug mobil arbeiten zu können, fortan die Entscheidung positiv beeinflusst, bei Arbeitsplatzwechseln zwischen Wohn- und Arbeitsort zu pendeln anstatt umzuziehen oder den Arbeitsplatz aufgrund der Entfernung abzulehnen. Die Zeit wird eher als Nutzzeit denn verlorene Zeit betrachtet. Die Zugfahrt dient dann ebenso als Puffer zwischen Arbeit und Familie wie als Vermittlungsinstrument zwischen diesen beiden Welten. Technische Entwicklungen von Kommunikationsmedien und auch bei der Zuginfrastruktur tragen dazu bei.

Für die Fahrt im Bahnabteil bedeutet es, dass Zugfahren bereits dadurch komplexer wird, dass mehr und mehr privater Alltag der einzelnen Reisenden eine Rolle spielt und man als individueller Akteur trotzdem versuchen muss, ein passendes Arrangement für sich zu finden.

Literatur

- Blaich, Fritz (1974): »Der Einfluß der Eisenbahnpolitik auf die Struktur der Arbeitsmärkte im Zeitalter der Industrialisierung«. In: Hermann Kellenbenz (Hg.), Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt. Bericht über die 4. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in Wien am 14. und 15. April 1971, München: R. Oldenbourg, S. 86-109.
- Böhle, Fritz (1999): »Entwicklungen industrieller Arbeit und Arbeitszeit. Umbrüche in der zeitlichen Organisation von Arbeit und neue Anforderungen an den Umgang mit Zeit«. In: Andre Büsing/Hartmut Seifert (Hg.), Die »Stechuhr« hat ausgedient. Flexiblere Arbeitszeiten durch technische Entwicklungen, Berlin: Sigma, S. 13-26.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2005): Verkehr in Zahlen 2005/2006. 34. Auflage, Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag.
- Doyle, Judith/Nathan, Max (2002): Wherever next. Work in a mobile world, Loughton-Essex: CW Press.
- Drexler, Toni (Hg.) (1999): Unterwegs aus Lust, aus Not und von Beruf. Dörfliche Mobilität im Wandel der Zeit, Fürstenfeldbruck: Bauernhofmuseum Jexhof (= Jexhofhefte 15).
- Giddens, Anthony(1990): The Consequences of Modernity, Stanford: Stanford University Press.
- Goffman, Erving (1971): Relations in Public. Microstudies of the Public Order, London: Allen Lane.
- Goffman, Erving (1982): Das Individuum im öffentlichen Austausch. Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung, Frankfurt/Main: Suhrkamp.
- Gottschall, Karin/Voß, G. Günter (Hg.) (2003): Entgrenzung von Arbeit und Leben. Zum Wandel der Beziehung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre im Alltag, Arbeit und Leben im Umbruch, Schriftenreihe zur subjekt-orientierten Soziologie der Arbeit und der Arbeitsgesellschaft, Band 5, München-Mering: Rainer Hampp.
- Grabitz, Ileana (2004): »Bahn startet Kampf für ein besseres Image«. Financial Times Deutschland vom 19.1. 2004.
- Koenen, Elmar J. (2003): »Öffentliche Zwischenräume. Zur Zivilisierung räumlicher Distanzen«, In: Thomas Krämer-Bodani/Klaus Kuhm (Hg.), Die Gesellschaft und ihr Raum. Raum als Gegenstand der Soziologie, Opladen: Leske + Budrich, S. 155-173.
- Kratzer, Nick (2003): Arbeitskraft in Entgrenzung. Grenzenlose Anforderungen, erweiterte Spielräume, begrenzte Ressourcen, Berlin: Edition Sigma.
- Kratzer, Nick / Sauer, Dieter (2003): »Entgrenzung von Arbeit. Konzept, Thesen, Befunde«. In: Karin Gottschall/G. Günter Voß (Hg.), Entgrenzung von Arbeit und Leben. Zum Wandel der Beziehung von Erwerbstätig-

- tigkeit und Privatsphäre im Alltag, München-Mering: Rainer Hampp, S. 87-124.
- Moldaschl, Manfred (2001): »Herrschaft durch Autonomie- Dezentralisierung und widersprüchliche Arbeitsanforderungen«. In: Burkhardt Lutz (Hg.), Entwicklungsperspektiven von Arbeit, Berlin: Akademie Verlag, S. 132-164.
- Moldaschl, Manfred/Voß, G. Günter (Hg.) (2003): Subjektivierung von Arbeit, München-Mering: Rainer Hampp.
- Pongratz, Hans J./Voß, G. Günter (2003): Arbeitskraftunternehmer. Erwerbsorientierungen in entgrenzten Arbeitsformen, Berlin: Sigma.
- Poppitz, Angela (2007): »Work and Ride – Mobiles Arbeiten im Zwischen(Zeit)Raum Bahnfahren«, In: Michael Dick (Hg.), Mobilität als Tätigkeit. Annäherung an die Perspektive der Akteure, Lengerich: Pabst Sciences Publishers (im Druck).
- Projektgruppe »Alltägliche Lebensführung« (Hg.) (1995): Alltägliche Lebensführung. Arrangements zwischen Traditionalität und Modernisierung, Opladen: Leske und Budrich.
- Schmalzl, Bernhard/Imbery, Holger/Merkel, Andreas (2004): »Mobile Office – Arbeit in Bewegung«. In: Bernhard Schmalzl (Hg.), Arbeit und elektronische Kommunikation der Zukunft. Methoden und Fallstudien zur Optimierung der Arbeitsplatzgestaltung. Berlin u.a.: Springer, S. 249-263.
- Seifert, Hartmut/Welsch, Johann (1999): »Neue Technik und Arbeitszeiten in veränderten Arbeitswelten?«, In: Andre Büsing/Hartmut Seifert (Hg.), Die »Stechuhren« hat ausgedient. Flexiblere Arbeitszeiten durch technische Entwicklungen, Berlin: Sigma, S. 49-72.
- Simmel, Georg (1958): Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung, Berlin: Duncker & Humblot [Erstausgabe: Leipzig 1908].
- Sommer, Robert (1967): »Sociofugal Space«. American Journal of Sociology 71, S. 657-660.
- Urry, John (2002): »Mobility and Proximity«. Sociology 36, S. 255-274.
- Vedder, Günther (2001): Zeitnutzung und Zeitknappheit im mittleren Management, München-Mering: Rainer Hampp.
- Vonderau, Asta (2003): Geographie sozialer Beziehungen. Ortserfahrungen in der mobilen Welt, Münster: Lit-Verlag.
- Voß, G. Günter (1998): »Die Entgrenzung von Arbeit und Arbeitskraft – eine subjektorientierte Interpretation des Wandels der Arbeit«. Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung 31, S. 473-487.

